

VedvarendeEnergi siger:

Ja tak til flyafgifter

Fakta

- *Flytransport udleder mere CO₂ end tog, biler og busser, og dermed er fly en af de helt store klimasyndere. Fly udleder 200-400 g CO₂e per personkilometer (afhængigt af distance og flytype) i forhold til tog, der udleder 10-40 g CO₂e per personkilometer.*
- *Udover CO₂, skaber flyene kondensstriber og skyer, som i højere grad bidrager til den globale opvarmning end selve CO₂-udledningen.*
- *Selvom vores nabolande og andre lande i EU har indført flyafgifter, flyver danske fly rundt uden anden beskatning end en lav EU kvotepris på en del af deres CO₂ udledninger.*
- *Flybrændstof er grundet internationale konventioner fritaget for afgifter. Det er problematisk, da forureneren ikke betaler for forureningen.*

VedvarendeEnergi mener

- Princippet om at forureneren skal betale bør også omfatte flytransporten, som er en af de største klimasyndere. Indførelsen af flyafgifter er med til at begrænse flytransporten, og gøre det mere attraktivt at benytte sig af grønnere transportløsninger.
- Flytrafikken går over nationale grænser, og afgifter til flytransporten bør også reguleres internationalt. Ved en international regulering kommer alle lande til at bidrage til at mindske CO₂-udslippet. Mens vi venter på international regulering, bør vi indføre flyafgifter som i vore nabolande, så Danmark ikke bliver ved med at tillade sort og billig flyforurening
- Flybrændstof koster under det halve af almindelig benzin. En så klimabelastende transportform skal gøres dyrere, så færre flyver.
- Afgiften vil overvejende blive betalt af dem med de højeste indtægter, da de flyver langt mere end folk med lavere indtægter. Den vil derfor bidrage til at reducere uligheden i Danmark.

Position på flyafgifter

Forureneren bør betale

Vedvarende Energi mener, at forureneren må betale for forureningen. Drivhusgasudledninger bør derfor prissættes efter den skade, de forvolder. Det sker imidlertid ikke inden for flytransporten; flyvning er i Danmark fritaget for moms, og flybrændstof er fritaget for afgifter.

At få beskattet brændstoffet er imidlertid vanskeligt. En række lande, herunder Danmark, har underskrevet Chicago-konvention, som forbyder landene at beskatte flybrændstof på udenrigsflyvning. Også vores medlemskab af EU betyder begrænsede muligheder for at lægge afgifter på luftfarten. Vi mener derfor at det bedste værktøj på nuværende tidspunkt er at regulere flyforbruget via flyafgifter som Tyskland og Sverige m.fl. gør.

Forureningen fra fly

Flybranchen har flere gange prøvet at nedtone problemet med, hvor meget flytrafikken forurener.¹ Men fakta er, at hvis vi ikke stopper den nuværende udvikling indenfor flytrafikken, vil den globale udledning fra fly være tredoblet i år 2050.² Fly er en af de største klimasyndere³. Og vi danskere flyver langt mere end de fleste andre: flyvningen udgjorde 6% af verdens drivhusgasudledninger i 2019 men over det dobbelte af danskernes.⁴ Udover udledningen af CO₂, er flybrændstoffet som fly slipper ud i atmosfæren med til at skabe kondensstriber og skyer i luften. Disse kondensstriber er skadelige for miljøet og er med til at øge den globale opvarmning mere end selve den udledning af CO₂, som et fly giver.⁵ Alternative brændstoffer kan mindske CO₂-udledningen, men flyene vil stadig skabe kondensstriber og skyer, og derfor er en reduktion i brugen af flytransport den bedste måde at forhindre den øgede globale opvarmning, som fly er med til at skabe.

Flyafgifter er indført i mange europæiske lande såsom Sverige, Norge, England og Tyskland. I Sverige er der set eksempler på, hvordan man efter indførelsen af flyafgifter, har oplevet en reduktion i flyvninger i landet. Indførelsen af flyafgifter trådte i kraft i Sverige den 1. april 2018. Fra 2011 til 2017 var den gennemsnitlige vækst i antallet af svenske flypassagerer på 5-6%. I perioden fra år 2017 til år 2019 faldt antallet af flypassagerer med 2,5%.⁶

I Norge har man undtaget emissionsfri fly fra flyafgifter og man regner med at de første emissionsfri indenrigsfly kommer på vingerne allerede fra 2025. Flyafgifter på de klimabelastende fly fremmer udviklingen af emissionsfri fly og andre alternativer til den nuværende flyvning.

1 <http://www.dansk-luftfart.dk/wp-content/uploads/2017/04/fem-myter-til-net.pdf>

2 <https://www.transportenvironment.org/publications/decarbonisation-aviation-why-eu-and-icao-action-needed>

3 <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2018-10-09-se-listen-saa-meget-belaster-vores-transportmidler-klimaet>

4 *Fly udgjorde i 2018 2,4% af verdens CO₂-udledninger ifølge <https://www.eesi.org/papers/view/fact-sheet-the-growth-in-greenhouse-gas-emissions-from-commercial-aviation>, hvilket udgør omkring 2% af udledninger af de 6 drivhusgaser, men normalt medregner. Når flyvningens andre klimaeffekter medregnes, udgør den globale flyvning omkring 6% af de menneskeskabte drivhusgas effekter. Danskernes flyvning (excl. gods) udledte i 2019 omkring 3,4 mio. tons CO₂ svarende til 10,2 mio. tons CO_{2e}, svarende til 1,8 mio tons CO_{2e} per dansker, hvilket er 12,2% af udledninger på 15 tons CO_{2e} fra gennemsnitsdanskernes forbrug*

5 <https://ing.dk/artikel/flystriber-kan-opvarme-planeten-langt-mere-end-flyenes-co2-udledning-226276>

6 *Se samlet antal passagerer 2017 og 2019 i <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik/>*

Position på flyafgifter

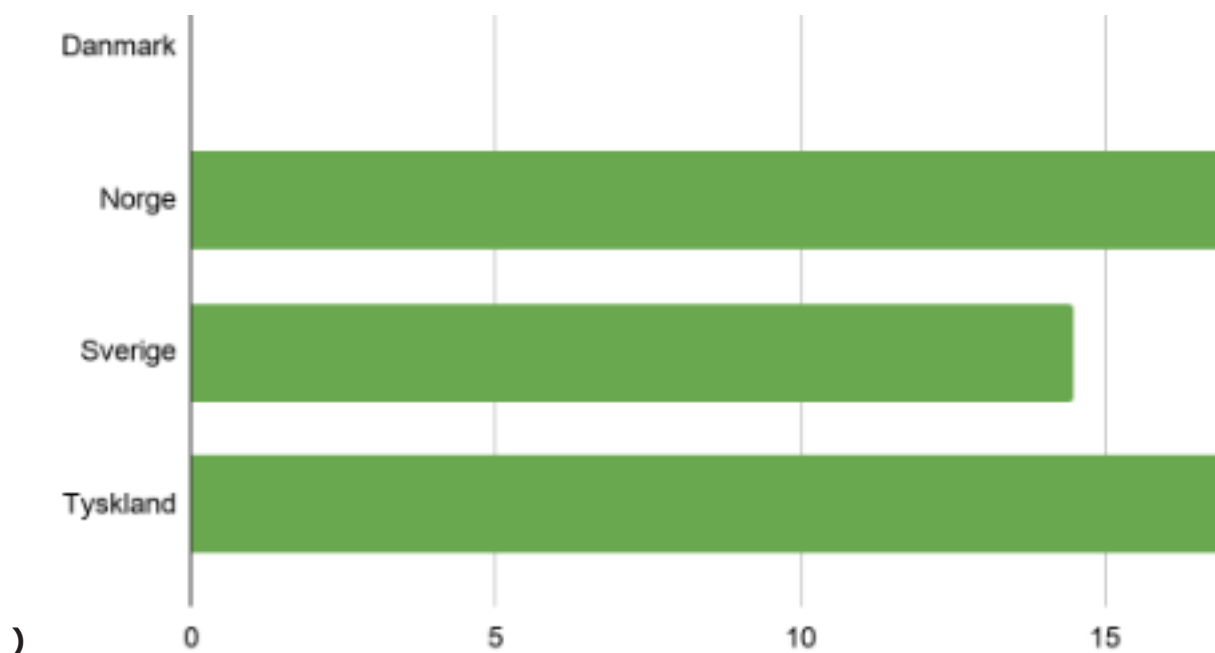
I Danmark er der ikke vedtaget nogen form for flyafgifter, og det er med til at skabe en konkurrenceforvridning i forhold til vores omkringliggende lande. De manglende flyafgifter i Danmark skaber incitament til, at flere passagerer fra især Sverige benytter sig af danske lufthavne, da de grundet de billigere priser kan opnå økonomisk gevinst ved at rejse herfra. Fly kan ofte være billigere end andre transportmidler, også på kortere distancer under 500 km, hvilket er et økonomisk incitament til at vælge flyvemaskinen.

Danmark bør indføre flyafgifter for at mindske incitamentet til at flyve og øge fordelene ved at benytte sig af alternative og mere bæredygtige transportmidler. På den måde kan vi få en mere klimavenlig transport.

Flyafgifter i vores nabolande i EU

Danmark er sammen med Irland, Bulgarien, Malta og Cypern de eneste lande i EU, som ikke har indført nogle former for flyafgifter.

Figur 1: Gennemsnitlig flyafgift per passager i Danmark og nabolande



Note: Diagrammet viser den gennemsnitlige flyafgift per passager i Danmark og nabolandene målt i euro. Data er taget fra EU's publikation, *Taxes in the field of aviation and their impact* (2019).

Politisk handling

Klima- og miljøpolitik var de helt store vinder på den politiske dagsordenen ved valget i år 2019. Det skete efter en stor mobilisering af borgere og organisationer, som krævede mere handling og fokus på klimaområdet. I en undersøgelse blev klima- og miljøpolitik det afgørende dagsordenspunkt blandt vælgerne i 2019.¹ Det lagde et pres på politikerne for at der nu skulle ske handling på området. Regeringen lavede en bred klimaafgreelse i 2020 med en klimalov m.m.. Desværre blev der intet gjort for at nedbringe flytrafikkens klimabelastning.

1 <https://www.altinget.dk/artikel/ny-maalning-den-groenne-dagsorden-tager-en-suveraen-foersteplads>

Position på flyafgifter

Et af de politiske argumenter er, at man frygter, at flyafgifter vil ramme socialt skævt, så fly bliver en luksus, som kun de rige har råd til.¹ Virkeligheden er, at det er de højere indkomstgrupper, der flyver mest.² Derfor vil flyafgifterne primært ramme den del af befolkningen, som har en høj indkomst.

National og international regulering

Flytrafikken går over nationale grænser, og derfor er det naturligt med regulering på internationalt plan. FN's organisation for luftfart, ICAO, regulerer internationale flyvninger på flere områder. Indenfor klima har landene i ICAO en målsætning om, at flytransportens udledninger ikke bør stige fra 2020. Målet er frivilligt for landene indtil 2027, og for lande som Danmark, der er med i organisationen, betyder ordningen at flyselskaber kan nøjes med at købe billige CO₂-kreditter for at kompensere stigninger i udledninger efter 2020. Men uden en kraftigere regulering, bliver det svært at nå målsætningen om et fald i flytransportens udledninger. Udover ICAO, reguleres den danske flytrafik også i EU via et CO₂ kvotesystem. Fly mellem to destinationer i EU pålægges at aflevere en kvote pr. ton udledt CO₂. Flyselskaberne får tildelt kvoter svarende til 95% af deres årlige emissioner i år 2004, 2005 og 2006, men hvis de forbruger mere CO₂ end de kvoter, som de er blevet tildelt, skal de ud og købe ekstra kvoter.³ Ved flyrejser til og fra destinationer uden for EU pålægges der ikke kvoter, da EU ikke regulerer disse rejser.⁴

Selvom det ville være at foretrække med en international regulering, kan Danmark ikke vente på, at det sker. Klimaet venter ikke, og derfor må Danmark gå fra at være bagstræber på området til at være et foregangsland som vore nabolande.

1 <https://transporttidende.com/artikler/i-luften-c55/stoettepartier-vil-have-groen-check-paa-flyrejser-p50250>

2 <https://bevarjordforbindelsen.dk/ja-velhavende-danskere-flyver-mere-for-sjov/>

3 *Dansk Luftfart: Sådan virker EU's kvotesystem for luftfarten*

4 *Klimarådet.: Regulering af flysektoren - Vurderingsnotat om mulighederne for at nedbringe luftfartens drivhusgasudledninger*